

sich über die bestandenen Meinungsverschiedenheiten doch endlich in der Hauptsache in folgender Weise vereinigt habe) sub Lit. a bemerkt, daß:

„daß Finanzministerium voraussetzt, daß bei den dermaligen Zugeständnissen nur von der zwischen Dresden und Leipzig anzulegenden Eisenbahn und deren Verlängerung in directer Linie, wie solche in dem Gesetze wegen der Expropriation angenommen worden, die Rede sein könne.“

In der unter Lit. c dieses Protocolles enthaltenen Stipulation wegen Beförderung der Postgegenstände wird der Ausdruck:

„derselbe Tract“

sogar noch deutlicher durch die Worte:

„auf der Route zwischen Dresden und Leipzig über Dschatz“

bezeichnet.

Aus diesen und ähnlichen Stellen der über die speciellen Verhandlungen ergangenen Protokolle glaubt das hohe Ministerium folgern zu dürfen:

„daß vom Anfang an Regierung und Eisenbahncomité übereinstimmend der Meinung gewesen sind, es solle die der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie zu ertheilende Zusicherung des Ausschusses aller gleichartigen Unternehmungen einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden lediglich auf denselben directen Tract, auf welchem diese Eisenbahn hergestellt werden sollte und hergestellt worden ist, nämlich auf den Tract über Dschatz, beschränkt und dem Staate unbenommen bleiben, auch anderen ähnlichen Unternehmungen zwischen Leipzig und Dresden mit Ausschluß nur einer Eisenbahn auf demselben Tracte Concession zu ertheilen.“

„Allerdings — fährt diese Darlegung fort — lautet die Fassung in §. 5 des Decrets vom 6. Mai 1835 nicht so deutlich und bestimmt, wie Lit. o des nur wenige Tage älteren Protocolles vom 30. April 1835. Inzwischen lassen doch auch die Worte in §. 5 alinea 2 des Decrets, daß:

„die Compagnie ein privilegium exclusivum oder Verbotungsrecht gegen andere Unternehmungen gleicher Art auf anderen Tracten im Lande nicht in Anspruch zu nehmen hat,“

sich kaum anders erklären, als daß die Regierung nicht behindert sein solle, noch andere Eisenbahnunternehmungen zwischen Leipzig und Dresden auf anderen Tracten zu concessioniren, wofür dies nur nicht auf dem directem Tracte — über Dschatz — geschieht.“

Dies die Anschauung des hohen Finanzministeriums von der Sache.

Nicht die Finanzdeputation ist es, welche darüber zu entscheiden hat, ob diese Ansicht des Ministeriums eine richtige ist oder nicht.

Die Angelegenheit ist übrigens, wie die S. 704 bis 712 des jenseitigen Berichtes abgedruckten Schreiben darthun, in eine Phase gerückt, welche eine Entscheidung dieser Streitfrage auf dem Wege des Vergleiches hoffen läßt.

Man darf sich wohl auf das Bestimmteste der Erwartung hingeben, daß das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie, welches seit Langem schon durch umsichtsvollste Wahrnehmung der Vortheile seiner Actionaire excellirt, auch gegenwärtig den günstigen Mo-

ment nicht ungenutzt vorübergehen lassen wird, um den großen, jetzt vielleicht in seiner ganzen Ausdehnung noch gar nicht einmal zu ermessenden Nachtheil einer Concurrenzbahn von der Compagnie abzuwenden. Dasselbe kann in der That leichter Herzens als Gegenleistung die fernere Behauptung dieses immerhin sehr zweifelhaften Verbotungsrechtes aufgeben.

Die Deputation verkennt nicht, welche großen Bedenken dagegen obwalten, gerade die Linie Leipzig-Döbeln-Dresden derselben Compagnie zu übergeben, welche bereits die Linie Leipzig-Dschatz-Dresden inne hat. Die Deputation verkennt nicht, daß hiermit der im Eingange ihres Berichtes ausgesprochenen Ansicht, daß möglichste Concurrenz für den allgemeinen Verkehr sehr hoch anzuschlagen ist, wesentlich zu nahe getreten wird.

Wenn sie aber dennoch der geehrten Kammer vor schlägt, dem jenseitigen Beschlusse beizutreten und die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, der Leipzig-Dresdner Compagnie unter gewissen Bedingungen die Concession auch für diese Linie zu ertheilen, so geschieht dies nur aus dem Grunde, weil sie der Meinung ist, daß es des Staates würdiger sei, die Hand zu einem Compromiß zu bieten, als gerade dieser Gesellschaft gegenüber, welche dem gesammten Eisenbahnverkehr in Sachsen, ja selbst in ganz Deutschland, die Bahn gebrochen, daher sich ein großes Verdienst erworben hat, sofort den Rechtsweg zu betreten, oder von vornherein dem Streite dadurch auszuweichen, daß man eine Linie baut, welche keine „directe Verbindung zwischen Leipzig und Dresden“ genannt, von einem vermeintlichen Verbotungsrechte also nicht angefochten werden kann.

Die Deputation beantragt daher:

„die Kammer wolle die hohe Staatsregierung ermächtigen, der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden über Döbeln unter der Bedingung zu ertheilen, daß:

1. die Compagnie auf alle weitere Folgerungen und Ansprüche aus dem von ihr behaupteten Verbotungsrechte vollständig verzichte;
2. daß dem Staate das Rückkaufsrecht nach einer gewissen Reihe von Jahren, worüber Vereinbarung zu treffen, unter billigen Bedingungen zustehe;
3. daß der Bau der Bahn, dem gestellten Antrage gemäß, von Borsdorf nach Meissen zum Anschluß an die Coswiger Zweigbahn, einschließlich einer festen Eibbrücke bei Meissen nur dann genehmigt werde, wenn dem Staat das Rückkaufsrecht zugleich auch mit für die alte Linie zugestanden, wogegen, wenn das Rückkaufsrecht auf die neue Linie beschränkt bliebe, dann unbedingt auf den directen Bau nach Dresden zu bestehen, und dabei zu bedingen sei, daß die Strecke zwischen Borsdorf und Grimma, als für den Staat unbrauchbar, von dem Rückkaufe auszuschließen sei;
4. daß die von dem Comité für die Bahn Leipzig-Mosfen ermittelte und beziehentlich von der Regierung bereits genehmigte Baulinie beibehalten werde und eine Abweichung davon nur mit Genehmigung der Staatsregierung zulässig sei;
5. daß die Ausführung und Vollendung des Baues